

mais, à mon avis, nous pourrions mieux expliquer ces amendements lorsque nous en arriverons à cette partie-là.

En raison du temps écoulé, il faudra indiquer la date de l'entrée en vigueur des Parties I, II, III et IV. Je proposerai donc que la date d'entrée en vigueur de ces parties, précisée dans l'article 54, soit reportée du 1^{er} janvier 1965 au 1^{er} juillet 1965, et que les dates précisées dans d'autres articles soient modifiées en conséquence.

En expliquant ces changements, en particulier à l'égard des heures de travail, j'aimerais signaler que la partie ayant trait aux heures de travail demeure une partie importante et significative du bill. Notre but est d'établir des heures normales de travail lorsque la chose sera possible et convenable, et que ces heures normales n'affectent pas sérieusement le bien-être des employés ou que l'entreprise fédérale subisse des effets préjudiciables.

Les membres du comité se rappelleront l'enthousiasme avec lequel la Chambre des communes a reçu ce bill, lors de la deuxième lecture, et j'espère que lorsque nous aborderons précisément le débat sur les diverses industries, nous n'oublierons pas et ne perdrons pas de vue les objectifs généraux de la mesure législative et l'important apport qu'elle constituera en ce qui concerne les conditions de travail des employés relevant de la compétence fédérale.

L'hon. M. Starr: Monsieur le président, j'ai exprimé ma vive satisfaction lorsque le projet de loi a été présenté pour la première fois, surtout parce qu'il était, comme je le disais alors, une bonne législation globale. Cependant, on m'a signalé depuis ce temps-là qu'elle aurait pu être présentée en quatre bills distincts, parce que la présentation de tout amendement à une partie quelconque de la mesure aura naturellement pour effet de soumettre tout le code du travail à la discussion et à l'étude. Je crois néanmoins que l'administration dans ce domaine, qui couvre la mesure toute entière, est une meilleure idée, mais je ne parlerai pas de cet aspect-là. Je veux particulièrement traiter des objections qu'on a soulevées, notamment celles qui concernent la Partie I, relative aux heures de travail. Nous savons que l'industrie du camionnage a énergiquement protesté contre cette disposition. Les ouvriers des élévateurs à grain, surtout ceux de l'Ouest canadien, s'y sont également opposés, de même que les cheminots itinérants, dirigés par M. Frank Hall, car cela leur nuirait.

J'ignore combien d'autres industries ont présenté des instances et formulé des objections, mais je crois que cela satisferait grandement les membres du comité si le ministre

énumérait toutes les industries qui seront touchées par la Partie I et qui ont présenté des instances et élevé des protestations.

Le ministre a énoncé l'amendement qu'il entend proposer à l'article 51, touchant la Partie I du projet de loi, mais je me demande s'il a communiqué avec les gens qui ont protesté au sujet de la Partie I et s'il s'est assuré que son projet d'amendement leur paraît acceptable pour eux. A mon sens, toute industrie ou tout groupe d'employés touché par le code du travail doit présenter deux demandes, si on le juge nécessaire. La première devra être faite dès l'entrée en vigueur de la loi, pour obtenir un ajournement de dix-huit mois. Puis durant cette période, s'ils constatent qu'ils ne peuvent dûment se conformer, d'une façon profitable ou autre, aux dispositions de la Partie I, les intéressés doivent, en vertu de l'article 35, demander au ministre qu'une enquête soit instituée dans leur industrie. Si le ministre, après avoir reçu le rapport de la commission, constate que la demande est bien fondée, il pourrait, par décret ministériel, exempter l'industrie en cause, entièrement ou partiellement de l'application de cette partie du projet de loi à l'industrie en cause.

Je veux parler ce soir d'une seule des industries que le présent projet de loi soumet à beaucoup de concurrence déloyale. Je veux parler de l'industrie du camionnage, en particulier dans la province d'Ontario. Cette industrie relevait entièrement du gouvernement fédéral jusqu'en 1954, alors qu'une loi fut adoptée pour confier aux provinces le droit de délivrer les permis aux camions de transport. Sans doute, toute industrie de transport dont l'activité se déroulait entièrement à l'intérieur d'une province tombait sous la juridiction immédiate de la province. Le projet de loi ne vise qu'une partie de l'industrie car il ne s'applique qu'aux véhicules qui doivent traverser des frontières provinciales au cours de leurs voyages. Toute compagnie sera visée par la mesure, même si 2 p. 100 seulement de son activité sont en fait interprovinciaux. Jusqu'à 98 p. 100 des affaires peuvent être effectués entièrement à l'intérieur d'une province, mais si 2 p. 100 seulement sont interprovinciaux, l'ensemble du commerce de la société est visé par le bill à l'étude. Naturellement, il ne touche pas les sociétés faisant affaires dans les limites d'une seule province. Il ne vise pas non plus les sociétés de camionnage employant des propriétaires de tracteurs travaillant à leur propre compte et qui doivent acheter des permis pour tirer ces fourgons d'une province à une autre. Ces exploitants de tracteurs ne seront pas visés.

Je le répète, il existe beaucoup de concurrence injuste dans cette industrie. C'est pourquoi j'aimerais savoir si l'industrie du camionnage notamment est satisfaite de l'amen-